

# PERSEPSI PENGGUNA TRANSJAKARTA TERHADAP ASPEK *AMENITY* PADA FASILITAS PEJALAN KAKI DI HALTE DUKUH ATAS DENGAN PENDEKATAN TEORI PERILAKU TERENCANA

**Adrian Salman al Farizi**  
Departemen Teknik Sipil  
Fakultas Teknik  
Universitas Indonesia  
[adrian.salman@ui.ac.id](mailto:adrian.salman@ui.ac.id)

**Tri Tjahjono**  
Departemen Teknik Sipil  
Fakultas Teknik  
Universitas Indonesia  
[tjahjono@eng.ui.ac.id](mailto:tjahjono@eng.ui.ac.id)

## Abstract

In addition to reliability and performance, another factors that affect the interest to use public transportation are convenience and aesthetics. Unlike the technical aspects that can be assessed by standard parameters, assessment of the convenience and aesthetics is a personal perception that may vary for each individual. The purpose of this research is to review the general perception of TransJakarta users on aspects that are related to amenities such as convenience and aesthetics. The scope of the review is pedestrian facilities on TransJakarta Dukuh Atas Shelter based on the approach of Theory of Planned Behaviour. The survey shows that majority of users considered that pedestrian facilities on Dukuh Atas Shelter are less comfortable and didn't have good aesthetic. The analysis shows that cleanliness, crowded and lighting condition are affecting users' intention in choosing TransJakarta as mode of choice.

**Keywords:** public transportation, Theory of Planned Behaviour, perception, pedestrian facility

## Abstrak

Selain keandalan dan kinerja, salah satu faktor yang dapat mempengaruhi minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum adalah kenyamanan dan estetika. Tidak seperti aspek teknis yang dapat dinilai dengan parameter baku, penilaian terhadap kenyamanan dan estetika merupakan persepsi personal yang dapat berbeda pada setiap individu. Tujuan penelitian ini adalah untuk meninjau persepsi umum pengguna angkutan TransJakarta terhadap aspek *amenity* yang sangat erat kaitannya dengan kenyamanan dan estetika lingkungan. Lingkup yang ditinjau adalah fasilitas pejalan kaki pada Halte TransJakarta Dukuh Atas. Dengan pendekatan Teori Perilaku Terencana, diketahui mayoritas pengguna angkutan TransJakarta menilai bahwa fasilitas pejalan kaki pada Halte Dukuh Atas kurang nyaman dan tidak memiliki estetika yang baik. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa faktor yang paling mempengaruhi intensi dalam menggunakan TransJakarta adalah faktor kebersihan lingkungan serta adanya gangguan, seperti keramaian dan penerangan pada jalur pejalan kaki.

**Kata-kata kunci:** angkutan umum, Teori Perilaku Terencana, persepsi, fasilitas pejalan kaki

## PENDAHULUAN

Dalam konteks estetika, *amenity* adalah suatu nilai tambah yang dapat membuat pengguna merasa betah untuk tinggal atau kembali menggunakan fasilitas akomodasi yang diberikan (Carmichael, 2003). Dalam konteks fasilitas umum, *amenity* tidak hanya berupa tampilan visual, melainkan kesesuaian fungsi, kondisi ambians, kemudahan akses bagi semua orang termasuk difabel, dan kesesuaian dengan budaya masyarakat (Corney, et al.,

2015). Banyaknya faktor yang mempengaruhi aspek *amenity* menyebabkan persepsi publik menjadi sangat beragam dalam penilaian suatu kinerja prasarana. Berbeda dengan aspek teknis yang memiliki standar baku dan parameter fungsi yang jelas. Hal ini menyebabkan aspek *amenity* sering terabaikan dalam pengelolaan fasilitas publik khususnya pada pelayanan transportasi. Salah satu kriteria yang menjadi pertimbangan masyarakat perkotaan ketika memilih jalur pejalan kaki adalah faktor *amenity*. Faktor-faktor, seperti kebersihan lingkungan, keramaian, kontinuitas, dan konsistensi jalur menjadi pertimbangan utama.

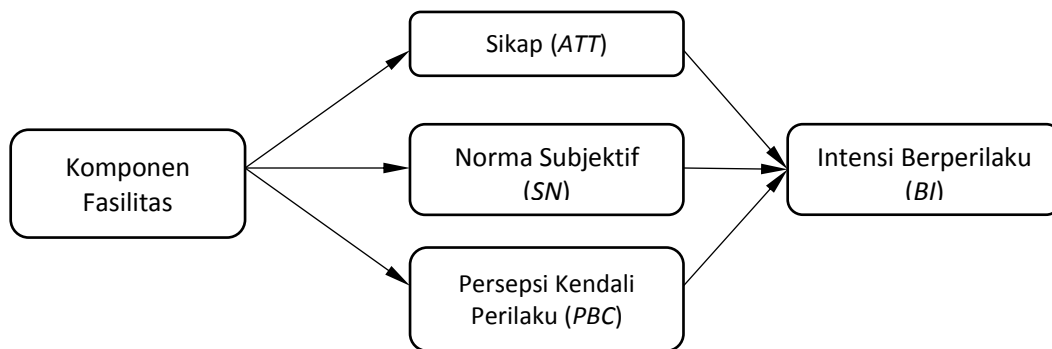
Secara umum, desain halte TransJakarta pada dasarnya sudah memenuhi berbagai kebutuhan fungsional dan syarat teknis operasi seperti ketersediaan jalur khusus pejalan kaki, area tunggu penumpang, dan fasilitas lainnya. Namun jika dilihat dari aspek *amenity*, seperti disain visual, estetika, dan aksesibilitas masih kurang memadai. Hal ini dapat menjadi salah satu faktor yang menyebabkan masyarakat kurang berminat untuk menggunakan angkutan TransJakarta. Atas dasar kondisi tersebut, maka penelitian ini mencoba untuk meninjau persepsi pengguna angkutan TransJakarta terhadap aspek *amenity*, khususnya pada fasilitas pejalan kaki. Selain tinjauan terhadap persepsi penelitian ini, juga mencoba membahas hubungan antara persepsi terhadap intensi masyarakat untuk menggunakan angkutan TransJakarta. Lokasi penelitian ini adalah Halte TransJakarta Dukuh Atas 1 yang melayani koridor 1 Blok M-Kota.

## **PENDEKATAN DAN METODE PENELITIAN**

Dalam penelitian ini, pendekatan yang digunakan untuk menilai persepsi dan intensi pengguna angkutan TransJakarta adalah Teori Perilaku Terencana (*Theory of Planned Behaviour*), yang selanjutnya dalam pembahasan penelitian ini akan disingkat TPB. Menurut TPB perilaku individu terbentuk dari intensi yang dipengaruhi oleh persepsi. Menurut Ajzen (1991), intensi individu dalam melakukan suatu perilaku dipengaruhi oleh tiga hal, yaitu sikap (*attitude*), norma subjektif (*subjective norm*), dan persepsi kendali perilaku (*perceived behavioral control*). Sikap pada dasarnya merupakan persepsi pribadi seorang individu, norma subjektif merupakan persepsi yang dipengaruhi oleh pandangan orang lain atau norma dalam masyarakat, sedangkan persepsi kendali perilaku merupakan persepsi dari adanya instrumen pengendalian perilaku atau faktor eksternal (Setiawan, 2013).

Persepsi sikap, norma subjektif dan persepsi kendali perilaku ini ditinjau terhadap berbagai komponen fasilitas pejalan kaki yang ada di Halte TransJakarta Dukuh Atas. Gambaran konstruk analisis persepsi dan intensi pengguna angkutan TransJakarta dengan pendekatan TPB dapat dilihat pada Gambar 1.

Terdapat 10 komponen fasilitas yang ditinjau pada penelitian ini. Komponen fasilitas ini sebagai faktor dalam penilaian persepsi. Daftar komponen fasilitas yang digunakan untuk menilai persepsi dapat dilihat pada Tabel 1.



**Gambar 1** Konstruk Analisis Persepsi dan Intensi dengan Pendekatan TPB

**Tabel 1** Komponen Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Terkait Aspek *Amenity*

Komponen Fasilitas	Keterangan	Referensi
Peneduh	Kanopi atau atap yang melindungi jalur pejalan kaki.	Kelly (2009)
Penerangan	Intensitas penerangan dengan lampu atau pencahayaan natural matahari.	Monteiro (2012)
Keramaian	Tingkat kepadatan jalur pejalan kaki, antrian, dan gangguan pada jalur.	Kelly (2009)
Pelandaian pada jalur	Akses pejalan kaki yang melandai ( <i>ramp</i> ) dan kemiringan tangga.	Monteiro (2012)
Kebersihan	Kondisi lingkungan yang tidak kotor dan memiliki kesan sehat dan rapih.	Kelly (2009)
Kontinuitas	Integrasi jalur pejalan kaki dengan pusat kegiatan dan fasilitas umum lainnya.	Monteiro (2012)
Ketersediaan	Ketersediaan fasilitas standar pejalan kaki.	Kelly (2009)
Fungsionalitas	Kondisi fasilitas pejalan kaki yang berfungsi dengan baik.	Kelly (2009)
Keseragaman	Keseragaman dimensi dan tata letak setiap fasilitas.	Kelly (2009)
Estetika	Keindahan dan persepsi estetika dari setiap fasilitas.	Kelly (2009)

Untuk mendapatkan hubungan antara komponen fasilitas, persepsi, dan intensi dengan pendekatan TPB, digunakan metode *Structural Equation Model* (SEM) untuk melihat hubungan antarvariabel secara struktural. Parameter analisis yang digunakan dalam menyusun konstruk model SEM dengan pendekatan Teori Perilaku Terencana dapat dilihat pada Tabel 2.

Dalam penelitian ini asumsi hubungan antarkomponen fasilitas, persepsi, dan intensi yang dianalisis adalah bersifat linear. Hubungan antara komponen fasilitas, persepsi, dan intensi selanjutnya digambarkan dalam bentuk persamaan dengan menggunakan metode *Structural Equation Model* (SEM). Dalam konstruk model SEM setiap komponen fasilitas didefinisikan sebagai parameter model, sedangkan persepsi didefinisikan sebagai variabel. Sehingga dalam konstruk model terdapat 22 indikator dan 4 variabel di mana untuk variabel sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku masing-masing memiliki 6 indikator, dan variabel intensi memiliki 4 indikator.

**Tabel 2** Parameter Analisis Hubungan antara Komponen Fasilitas, Persepsi, dan Intensi

Parameter	Fungsi	Parameter Nilai	Referensi
Uji t ( <i>t-value</i> )	Uji komparatif untuk melihat signifikansi variabel.	$t_{hitung} \geq t_{tabel}$	Setiawan (2013)
<i>Standardized Loading Factor</i> (SLF)	Uji korelasi antara indikator dengan variabel model.	$SLF \geq 0,5$	Setiawan (2013)
<i>Construct Reliability</i> (CR)	Untuk melihat reliabilitas antara indikator dan variabel.	$CR \geq 0,7$	Setiawan (2013)
Statistik <i>Chi Square</i> ( $\chi^2$ )	Uji kesesuaian model dari sisi struktur model maupun dari integrasinya.	$0 \leq \chi^2 \leq 2df$	Setiawan (2013)
<i>Goodness of Fit Index</i> (GFI)	Parameter untuk mengukur ketepatan model terhadap kovariansnya.	$0,90 \leq GFI \leq 1$	Setiawan (2013)
<i>Root Mean Square Error of Approximation</i> (RMSEA)	Untuk mengukur penyimpangan nilai parameter.	$0 \leq GFI \leq 0,05$	Salehudin & Mukhlis (2008)
<i>Normed Fit Index</i> (NFI)	Untuk membandingkan tingkat kecocokan model.	$0,95 \leq NFI \leq 1$	Setiawan (2013)
<i>Non-Normed Fit Index</i> (NNFI)	Untuk membandingkan kecocokan model.	$0,97 \leq NNFI \leq 1$	Setiawan (2013)
<i>Incremental Fit Index</i> (IFI)	Untuk membandingkan model.	$0,97 \leq IFI \leq 1$	Setiawan (2013)
<i>Comparative Fit Index</i> (CFI)	Untuk membandingkan model.	$0,97 \leq CFI \leq 1$	Setiawan (2013)

**Tabel 3** Kondisi Eksisting Halte Sesuai Standar Kementerian PUPR

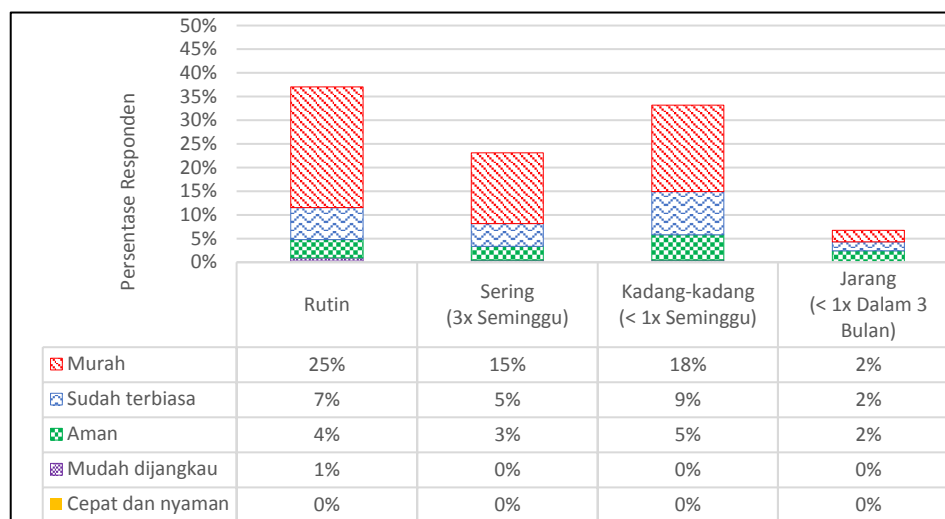
No.	Komponen Fasilitas	Standar Kementerian PUPR	Kondisi Eksisting Halte
1	Ketersediaan peneduh pada jalur pejalan kaki.	Terdapat peneduh pada area tunggu.	Terdapat peneduh pada area tunggu dan sepanjang jalur pejalan kaki.
2	Adanya gangguan, rintangan, dan keramaian.	Tidak ada gangguan dan rintangan, kepadatan rata-rata 3 orang/m <sup>2</sup> .	Tidak ada gangguan dan rintangan, kepadatan rata-rata bervariasi berdasarkan jam sibuk.
3	Adanya pelandaian jalur pejalan kaki.	Tersedia pelandaian jalur dengan maksimum kemiringan 50%.	Tersedia pelandaian dengan kemiringan 15%.
4	Kebersihan jalur dan kondisi lingkungan.	Tersedia fasilitas pembuangan sampah yang memadai dan kebersihan lingkungan yang terjaga/terawat secara rutin.	Tersedia fasilitas pembuangan sampah pada area loket dan area tunggu angkutan serta terdapat petugas kebersihan.
5	Kontinuitas jalur dengan fasilitas lain.	Terdapat jalur pejalan kaki atau angkutan lain yang menghubungkan halte dengan fasilitas atau area lainnya.	Terdapat jalur pejalan kaki yang menghubungkan halte dengan gedung perkantoran sekitar dan halte angkutan non-TransJakarta.
6	Ketersediaan	Terdapat fasilitas dasar pada jalur pejalan kaki.	Terdapat jalur pejalan kaki, akses difabel, dan rambu yang memadai.
7	Fungsionalitas	Seluruh fasilitas dalam kondisi baik dan terawat.	Kondisi jalur pejalan kaki baik dan terawat.
8	Keseragaman	Seluruh fasilitas memiliki dimensi dan tata letak yang terjangkau.	Dimensi jalur pejalan kaki cukup memadai dan memiliki tata letak yang memudahkan untuk diakses.
9	Estetika	Fasilitas pejalan kaki terlihat indah dan nyaman.	Tidak ada fitur estetika seperti jalur hijau dan <i>landmark</i> khusus.

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014, Hasil Survei, 2016.

Selain itu, karena dasar asumsi intensi atau minat masyarakat untuk menggunakan TransJakarta adalah persepsi yang diperoleh secara sadar (*consciously perceived*), maka hubungan antarvariabel yang dianggap merupakan produk dari persepsi alam bawah sadar (*unconsciously perceived*) dapat diabaikan. Oleh karena itu, dalam penelitian ini tidak dilakukan analisis korelasi silang antara variabel sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku. Gambaran umum mengenai kondisi eksisting halte berdasarkan hasil survei dan perbandingannya dengan pedoman perencanaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki yang dikeluarkan Kementerian PUPR dapat dilihat pada Tabel 3.

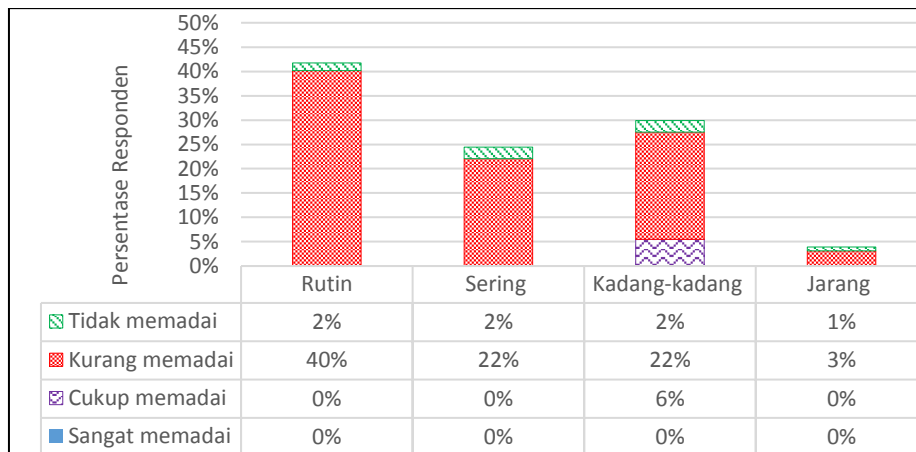
## DATA DAN HASIL ANALISIS

Survei dilakukan terhadap 127 penumpang angkutan TransJakarta dengan asal atau tujuan perjalanan Halte Dukuh Atas 1. Berdasarkan hasil survey diketahui bahwa mayoritas responden merupakan penumpang yang rutin (37%) dan sering (23%) menggunakan angkutan TransJakarta. Sebagian besar menyatakan bahwa alasan menggunakan angkutan TransJakarta adalah karena tarif yang murah (61%). Grafik karakteristik frekuensi dan alasan responden dapat dilihat pada Gambar 2.

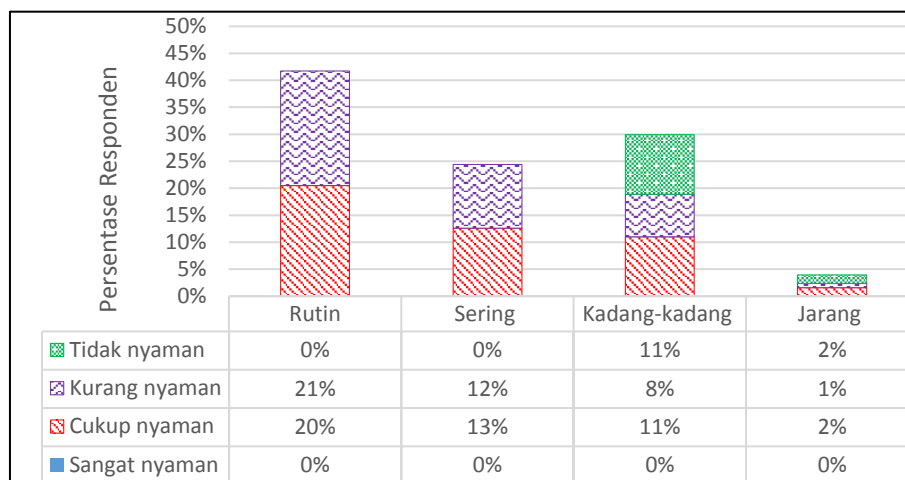


**Gambar 2** Alasan Menggunakan TransJakarta Menurut Karakteristik Frekuensi Perjalanan

Tabulasi data hasil survei persepsi pengguna TransJakarta di Halte Dukuh Atas dapat dilihat pada grafik (Gambar 3). Selanjutnya, dalam meninjau persepsi terhadap fasilitas pejalan kaki, kenyamanan, dan penilaian estetika yang terkait dengan aspek *amenity*, penilaian responden dikelompokkan berdasarkan karakteristik frekuensi perjalanan. Hal ini bertujuan untuk mendapatkan perbedaan persepsi yang diakibatkan familiaritas responden terhadap fasilitas pejalan kaki. Karena semakin familiar pengguna terhadap suatu fasilitas dapat mempengaruhi persepsi terhadap fasilitas tersebut.

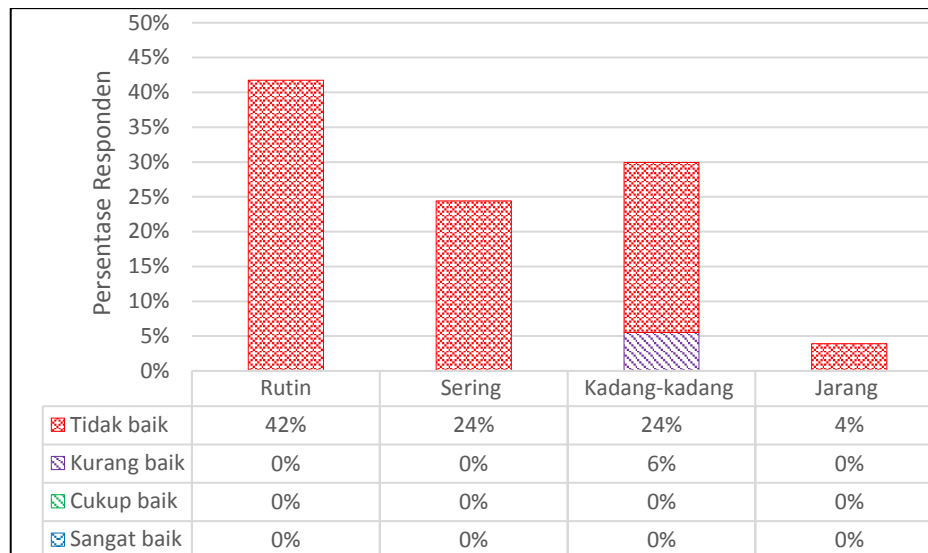


**Gambar 3** Persepsi Kondisi Fasilitas Pejalan Kaki Menurut Frekuensi Perjalanan Responden



**Gambar 4** Persepsi Kenyamanan Fasilitas Pejalan Kaki Menurut Frekuensi Perjalanan Responden

Berdasarkan hasil survei persepsi kondisi umum fasilitas pejalan kaki diketahui mayoritas responden merupakan pengguna yang rutin dan sering dimana responden lebih dari 3 kali dalam 1 minggu menggunakan TransJakarta. Sebagian besar responden menilai bahwa kondisi fasilitas pejalan kaki kurang memadai atau kurang ideal (87%) dan tidak memiliki nilai estetika yang baik (94%). Meskipun dinilai kurang ideal dan tidak memiliki estetika yang baik, persepsi terhadap kenyamanan sebagian responden merasa fasilitas pejalan kaki sudah cukup nyaman (46%) sedangkan sebagian besar lainnya merasa kurang nyaman (42%). Hal ini menunjukkan bahwa pada kondisi yang sama persepsi pengguna terhadap kenyamanan fasilitas dapat berbeda. Selain persepsi umum, penelitian ini juga coba melihat penilaian pengguna TransJakarta terhadap berbagai komponen fasilitas pejalan kaki yang mempengaruhi aspek *amenity*. Penilaian dilakukan dengan skoring terhadap komponen fasilitas berdasarkan persepsi pribadi (sikap), persepsi masyarakat (norma subjektif) dan persepsi apabila dilakukan perbaikan fasilitas (kendali perilaku).



**Gambar 5** Persepsi Estetika Fasilitas Pejalan Kaki Menurut Frekuensi Perjalanan Responden

**Tabel 4** Hasil Analisis Deskriptif dan Realibilitas Variabel

Variabel Persepsi	Indikator	Rata-rata Komponen	Simpangan Baku	Rerata Variabel	SLF	CR
Sikap (S)	Peneduh (S1)	57,6	20,3	60,6	0,85	0,89
	Keramaian (S2)	60,2	23,9		0,75	
	Pelandaian (S3)	69,5	12,4		0,83	
	Kebersihan (S4)	82,4	6,5		0,86	
	Kontinuitas (S5)	60,7	18,4		0,87	
Norma Subjektif (NS)	Peneduh (NS1)	59,9	19,3	61,6	0,87	0,89
	Keramaian (NS2)	57,9	22,7		0,81	
	Pelandaian (NS3)	77,1	11,8		0,82	
	Kebersihan (NS4)	82,8	6,2		0,53	
	Kontinuitas (NS5)	60,8	17,4		0,85	
Persepsi Kendali Perilaku (PBC)	Peneduh (PBC1)	58,3	20,5	59,6	0,88	0,88
	Keramaian (PBC2)	45,9	17,4		0,60	
	Pelandaian (PBC3)	79,9	9,6		0,83	
	Kebersihan (PBC4)	83,4	6,7		0,66	
	Kontinuitas (PBC5)	47,3	20,4		0,88	
Intensi (I)	Ketersediaan (I1)	65,1	5,1	55,2	0,81	0,91
	Fungsionalitas (I2)	78,3	10,1		0,83	
	Keseragaman (I3)	77,2	8,9		0,83	
	Estetika (I4)	88,4	10,5		0,89	

Nilai *Standardized Loading Factor* (SLF) dari hasil analisis menunjukkan besarnya pengaruh terhadap variabel persepsi, dalam hal ini indikator yang paling mempengaruhi Sikap adalah kontinuitas. Untuk variabel Norma Subjektif, indikator yang paling berpengaruh adalah ketersediaan peneduh dan untuk variabel Persepsi Kendali Perilaku indikator yang paling berpengaruh adalah ketersediaan peneduh dan kontinuitas jalur pejalan kaki. Sedangkan untuk variabel intensi indikator aspek *amenity* dari fasilitas pejalan kaki yang paling mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan TransJakarta adalah fitur estetika.

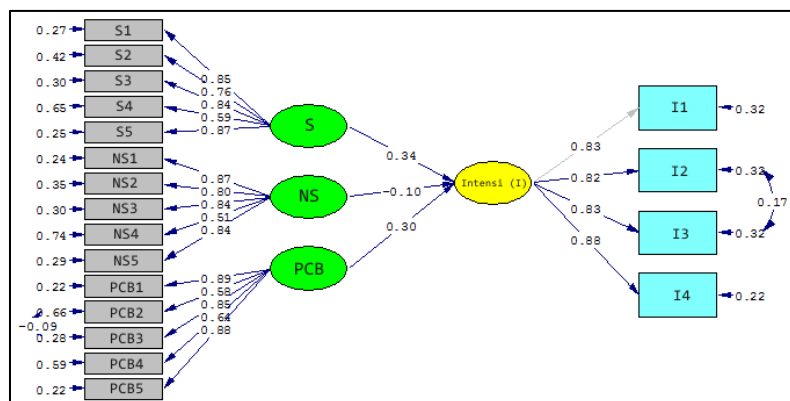
Nilai *Construct Reliability* (CR) dari hasil analisis menunjukkan tingkat reliabilitas dari model. Menurut Setiawan (2013), suatu model dinilai memiliki reliabilitas yang baik apabila memiliki nilai  $CR \geq 0,7$ . Berdasarkan perhitungan, semua variabel memiliki nilai CR di atas 0,7 sehingga dapat disimpulkan model yang dihasilkan baik dan data yang digunakan dapat mendukung analisis.

Hal utama dalam penyusunan konstruk model dengan metode SEM adalah uji kecocokan (*goodness of fit*) dari model pengukuran secara menyeluruh. Terdapat 7 parameter yang digunakan untuk menguji kecocokan model seperti dapat dilihat pada Tabel 5. Berdasarkan hasil uji kecocokan, diketahui bahwa nilai *Chi-Square*, GFI dan RMSEA masuk ke dalam kategori tidak cocok (*not fit*). Hal ini disebabkan nilai yang didapat tidak sesuai dengan standar parameter yang ditetapkan seperti dapat dilihat pada Tabel 5. Namun untuk 4 parameter lainnya, yaitu NFI, NNFI, IFI, dan CFI di mana masing-masing parameter tersebut masuk ke dalam kategori dapat diterima (*acceptable fit*) dan cocok (*good fit*) maka secara keseluruhan kecocokan model sudah cukup baik.

**Tabel 5** Uji Kecocokan *Structural Equation Model* (SEM)

Parameter Tingkat Kecocokan	Nilai	Tingkat Kecocokan
<i>Statistic Chi Square</i> ( $\chi^2$ )	363,95	<i>Not Fit</i>
<i>Goodness of Fit Index</i> (GFI)	0,77	<i>Not Fit</i>
<i>Root Mean Square Error of Approximation</i> (RMSEA)	0,11	<i>Not Fit</i>
<i>Normed Fit Index</i> (NFI)	0,89	<i>Acceptable Fit</i>
<i>Non-Normed Fit Index</i> (NNFI)	0,91	<i>Good Fit</i>
<i>Incremental Fit Index</i> (IFI)	0,93	<i>Good Fit</i>
<i>Comparative Fit Index</i> (CFI)	0,93	<i>Good Fit</i>

Karena dari hasil analisis kecocokan model (*goodness of fit*) secara keseluruhan kesesuaian indikator dengan variabel sudah cukup baik maka analisis yang dilakukan selanjutnya adalah melihat hubungan kausal pada model. Pengujian statistik untuk hubungan kausal model struktural ini dilakukan dengan tingkat signifikansi 5% sehingga nilai kritis dari nilai  $t$  ( $t$ -value) adalah  $\pm 1,96$  (nilai  $t$  tabel). Hasil estimasi hubungan kasual konstruk model SEM antara Sikap, Norma Subjektif, Persepsi Kendali Perilaku dan Intensi dapat dilihat pada Gambar 6.



**Gambar 6** Model Struktural Persepsi dan Intensi ( $t$ -value)



Dari model struktural tersebut dihasilkan juga indikator model hasil perhitungan yang hasilnya dapat dilihat dalam Tabel 6. Berdasarkan hasil perhitungan diketahui bahwa  $t$  hitung untuk variabel Sikap, Norma Subjektif, dan Persepsi Kendali Perilaku memiliki nilai  $> 1,96$  ( $t$  tabel). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ketiga variabel tersebut memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel Intensi.

**Tabel 6** Koefisien Model Struktural

Variabel	Koefisien	$t$ hitung	$t$ tabel	Keterangan
Sikap (S)	0,34	2,22		Signifikan
Norma Subjektif (NS)	0,09	2,70	1,96	Signifikan
Persepsi Kendali Perilaku (PCB)	0,3	2,60		Signifikan

Persamaan struktural dari konstruk model TPB ini dapat ditulis sebagai berikut:

$$I = 0,34S - 0,009NS + 0,30PCB \quad (1)$$

dengan:

I = Intensi pengguna TransJakarta

S = Sikap

NS = Norma Subjektif

PCB = Persepsi Kendali Perilaku

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa sebagian besar pengguna TransJakarta di Halte Dukuh Atas 1 menilai bahwa secara umum kondisi fasilitas pejalan kaki masih kurang memadai dan tidak memiliki nilai estetika yang baik. Sedangkan menurut persepsi terhadap kenyamanan fasilitas pejalan kaki, terdapat perbedaan di mana sebagian besar merasa kondisi yang ada dinilai kurang sementara sebagian besar lainnya menilai bahwa kondisi eksisting sudah cukup nyaman. Hal ini menunjukkan bahwa persepsi terhadap kenyamanan fasilitas setiap kelompok individu dapat bervariasi meskipun kondisi yang dinilai sama.

Terdapat perbedaan penilaian antara persepsi individu (sikap) dan persepsi masyarakat (norma subjektif) terkait indikator yang dapat mempengaruhi penilaian terhadap aspek *amenity* pada fasilitas pejalan kaki. Menurut sikap individu pengguna TransJakarta, indikator yang mempengaruhi aspek *amenity* adalah kontinuitas jalur pejalan kaki. Sedangkan menurut norma subjektif masyarakat, indikator yang mempengaruhi penilaian *amenity* adalah ketersediaan peneduh. Adanya perbedaan antara persepsi individu dan opini publik adalah suatu hal yang normal, kondisi ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan kondisi yang diharapkan dan batas toleransi individual (Amjad dan Wood, 2009).

Sesuai dengan indikator yang mempengaruhi persepsi kendali perilaku, maka upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan intensi pengguna TransJakarta dari aspek *amenity* adalah dengan melakukan peningkatan fasilitas peneduh pada jalur pejalan kaki

dan perluasan konektivitas serta kontinuitas jalur pejalan kaki agar terhubung dengan fasilitas umum lainnya.

Dari hasil analisis diketahui bahwa indikator aspek *amenity* dari fasilitas pejalan kaki yang paling mempengaruhi intensi atau minat masyarakat dalam menggunakan TransJakarta adalah indikator estetika. Hal ini menunjukkan bahwa aspek *amenity* dari fasilitas peneduh dan kontinuitas pada jalur yang perlu diperhatikan dalam faktor estetika. Estetika yang dimaksud adalah fitur dari fasilitas pejalan kaki yang dapat memberikan suasana indah dan nyaman seperti jalur hijau, mural, atau bentuk bangunan hikmat yang menarik.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen, I. 1991. *The Theory of Planned Behavior*. Organizational Behavior and Human Decision Processes. University of Massachusetts, Amherst, MA.
- Amjad, N. dan Wood, A.M. 2009. *Identifying and Changing The Normative Beliefs about Aggression Which Lead Young Muslim Adults to Join Extremist Anti-Semitic Groups in Pakistan*. Aggressive Behavior, 35 (6): 514-519.
- Carmichael, D.R. 2003. *Accountants' Handbook, Special Industries and Special Topics*. New York: John Wiley & Sons.
- Corney, H., Ives, C.D., dan Bekessy, S. 2015. *Amenity and Ecological Management: A Framework for Policy and Practice*. Ecological Management & Restoration, 16 (3): 199-205.
- Kelly, C.E. M.R. Tight, F.C. Hodgson, M.W. Page. 2009. *A Comparison of Three Methods for Assessing The Walkability of The Pedestrian Environment*. Journal of Transport Geography, 19: 1500-1508.
- Kementerian Pekerjaan Umum. 2014. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Jakarta.
- Monteiro, F.B. dan Campos, V.B.G. 2012. *A Proposal of Indicators for Evaluation of The Urban Space for Pedestrians and Cyclists in Access to Mass Transit Station*. Procedia-Social and Behavioral Sciences, 54: 637-645.
- Salehudin, I. dan Mukhlis, B.M. 2008. *Application of Planned Behavior Framework in Understanding Factors Influencing Intention to Leave among Alumnae of the Faculty of Economics University of Indonesia Year 2000-2003*. Proceeding of 3rd International Conference on Business and Management Research. Denpasar.
- Setiawan, R. 2013. *Model Perilaku Mahasiswa Pengguna Mobil ke Kampus*. Universitas Katolik Parahyangan. Bandung.